Deutscher Bundestag **Drucksache 18/11769**

18. Wahlperiode 19.03.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Beschlussempfehlung und Bericht

des Ausschusses für Verkehr und digitale Infrastruktur (15. Ausschuss)

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung – Drucksache 18/11287 –

Entwurf eines Gesetzes zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen (Schienenlärmschutzgesetz – SchlärmschG)

A. Problem

Die Bundesregierung hat einen Gesetzentwurf eingebracht, mit dem im Wesentlichen ein Verbot des Betriebs lauter Güterwagen mit Grauguss-Bremssohlen zu Beginn des Netzfahrplans 2020/2021 bewirkt werden soll. Das Ziel des Gesetzentwurfs besteht darin, die Bevölkerung vor den vom Schienengüterverkehr ausgehenden Schallemissionen zu schützen. Vielfach erreiche die Lärmbelastung entlang der Schienenwege der Eisenbahnen des Bundes Werte, die insbesondere deutlich über den gemäß der Sechzehnten Verordnung zur Durchführung des Bundes-Immissionsschutzgesetzes (16. BImSchV) einzuhaltenden Immissionswerten beim Aus- und Neubau von Verkehrswegen liege. Eine wesentliche Ursache für die Lärmbelastung bestehe in der Ausrüstung von Güterwagen mit Grauguss-Bremssohlen, welche die Radlaufflächen der Räder aufrauten, eine Verriffelung der Schienenlaufflächen bewirkten und somit die Schallemissionen von Güterwagen erhöhten.

B. Lösung

Es soll eine gesetzliche Grundlage geschaffen werden, die den zulässigerweise beim Betrieb von Güterwagen auf Schienenwegen entstehenden Schall auf das Maß von Güterwagen mit Verbundstoff-Bremssohlen oder Scheibenbremsen begrenzt. Zum Beginn des Netzfahrplans 2020/2021 werden für alle Güterwagen im Anwendungsbereich des Gesetzes die Schallemissionsgrenzwerte gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1304/2014 über die technische Spezifikation für die Interoperabilität des Teilsystems „Fahrzeuge — Lärm“ sowie zur Änderung der Entscheidung 2008/232/EG und Aufhebung des Beschlusses 2011/229/EU (TSI Lärm) einzuhalten sein. Den Betreibern von Schienenwegen und den Zuweisungsbe-

rechtigten werden Pflichten in Bezug auf die Zuweisung von Schienenwegkapazitäten sowie Auskunftspflichten auferlegt. Zudem werden Regelungen zur Überwachung- und Vollstreckung sowie Bußgeldtatbestände geschaffen.

Einstimmige Annahme des Gesetzentwurfs in geänderter Fassung.

C. Alternativen

Annahme mit Änderungen oder Ablehnung.

F. Kosten

Kosten wurden nicht erörtert.

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Beschlussempfehlung

Der Bundestag wolle beschließen,

den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/11287 mit folgenden Maßgaben, im Übrigen unverändert, anzunehmen:

1. Die Bezeichnung des Gesetzes wird wie folgt gefasst:

„Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen und zur Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes“.

2. Dem § 1 wird folgende Artikelüberschrift vorangestellt:

„Artikel 1

Gesetz zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen (Schienenlärmschutzgesetz – SchlärmschG)“.

3. In § 1 werden die Wörter „einschließlich der Anschlussbahnen“ gestrichen.

4. § 5 wird wie folgt geändert:

   a) Absatz 1 Satz 1 wird wie folgt geändert:

      aa) Nach Nummer 1 wird folgende Nummer 2 eingefügt:

      „2. wenn die Güterwagen im Vor- oder Nachlauf zu ihrem Hauptlauf auf Steilstrecken verkehren und ausschließlich für Verkehre mit Fahrtanteil auf Steilstrecken zum Einsatz kommen, solange keine Betriebsgenehmigung für eine Technologie erteilt ist, die an Stelle der Grauguss-Bremssohle für den Betrieb auf Steilstrecken zum Einsatz kommen kann; die Güterwagen sind zu kennzeichnen,“.

      bb) Die bisherige Nummer 2 wird Nummer 3.

   b) In Absatz 2 Satz 1 wird nach den Wörtern „Absatzes 1 Nummer 1“ die Angabe „und 2“ eingefügt.

5. § 7 wird wie folgt geändert:

   a) Dem Absatz 1 wird folgender Absatz 1 vorangestellt:

   „(1) Die Ausnahmen gemäß § 4 gelten ausschließlich für den Gelegenheitsverkehr. Dabei darf die Schienenwegekapazität für laute Güterzüge frühestens 5 Arbeitstage vor der beabsichtigten Trassennutzung an den Zugangsberechtigten vergeben werden. Bei der Trassenkonstruktion zu berücksichtigen ist die Kapazität, die bis 5 Arbeitstage vor der beabsichtigten Trassennutzung nicht für andere Trassen in Anspruch genommen wurde.“

   b) Die bisherigen Absätze 1 und 2 werden die Absätze 2 und 3.

   c) Der bisherige Absatz 3 wird Absatz 4 und wie folgt gefasst:

   „(4) Güterzüge, in die auch laute Güterwagen eingestellt sind, für die keine Befreiung erteilt wurde, dürfen nur mit dem durch den Betrei-

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

ber der Schienenwege gemäß § 7 Absatz 2 Satz 1 vorgegebenen Geschwindigkeitsprofil gefahren werden. Die Zugangsberechtigten müssen dem Triebfahrzeugführer die Geschwindigkeitsprofile vor Beginn der Fahrt zugänglich machen."

6. Dem § 10 wird folgender Absatz 4 angefügt:

„(4) Die zuständigen Behörden veröffentlichen die Ergebnisse ihrer Überprüfungen jährlich."

7. § 13 wird wie folgt geändert:

a) In Absatz 1 werden die Nummern 2 bis 5 wie folgt gefasst:

„2. entgegen § 7 Absatz 2 Satz 1 Schienenwegkapazität zuweist,

3. entgegen § 7 Absatz 3 Satz 1 eine Nutzung der Schienenwegkapazität zulässt,

4. entgegen § 7 Absatz 4 Satz 1 ein dort genanntes Geschwindigkeitsprofil nicht einhält,

5. entgegen § 7 Absatz 4 Satz 2 ein Geschwindigkeitsprofile nicht, nicht richtig, nicht vollständig oder nicht rechtzeitig zugänglich macht,".

b) In Absatz 2 wird das Wort „zweitausend" durch das Wort „eintausend" ersetzt."

8. § 15 wird aufgehoben.

9. Die folgenden Artikel 2 und 3 werden angefügt:

‚Artikel 2

Änderung des Allgemeinen Eisenbahngesetzes

In § 26 Absatz 1a Satz 1 und Absatz 3 Satz 6 des Allgemeinen Eisenbahngesetzes vom 27. Dezember 1993 (BGBl. I S. 2378, 2396; 1994 I S. 2439), das zuletzt durch Artikel 2 des Gesetzes vom 29. August 2016 (BGBl. I S. 2082) geändert worden ist, wird jeweils die Angabe „9" durch die Angabe „8" ersetzt.

Artikel 3

Inkrafttreten

Das Gesetz tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.'

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Berlin, den 29. März 2017

Der Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur

Martin Burkert	**Sabine Leidig**
Vorsitzender	Berichterstatterin

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Bericht der Abgeordneten Sabine Leidig

A. Allgemeiner Teil

I. Überweisung

Der Deutsche Bundestag hat den Gesetzentwurf auf **Drucksache 18/11287** in seiner 222. Sitzung am 9. März 2017 beraten und an den Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur zur federführenden Beratung sowie an den Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit zur Mitberatung überwiesen. Der Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung hat sich gutachtlich beteiligt.

II. Wesentlicher Inhalt der Vorlage

Mit Beginn des Netzfahrplans 2020/2021 am 13. Dezember 2020 soll das Fahren oder Fahrenlassen von Güterzügen, in die laute Güterwagen eingestellt sind, auf dem deutschen Schienennetz verboten werden. Laute Güterwagen in diesem Sinne sollen als solche definiert werden, die bei Inbetriebnahme nicht den Anforderungen der TSI Lärm entsprochen haben. Ausnahmen sind vorgesehen für die Einhaltung der maximal zulässigen Schallemissionen durch niedrigere Geschwindigkeiten oder durch Merkmale der Schienenwege, namentlich Art- und Umfang des Eisenbahnbetriebs, Schallschutzmaßnahmen, lärmabschirmende Bebauung, Topografie oder Abstand zu schutzbedürftigen Nutzungen. Auf Antrag soll eine Befreiungsmöglichkeit für einzelne Güterwagen bestehen, etwa für Güterwagen, die ausschließlich aus historischem Interesse oder zu touristischen Zwecken betrieben werden. Die Betreiber von Güterwagen sollen grundsätzlich nur solche Schienenwegkapazitäten beantragen und die Betreiber von Schienenwegen nur solche Kapazitäten zuweisen dürfen, bei denen der maximal zulässige Schallleistungspegel im konkreten Fall nicht überschritten wird. Den Schienennetzbetreibern und Zugangsberechtigten sollen Auskunftspflichten in Bezug auf die Einhaltung ihrer Pflichten auferlegt werden. Die Einhaltung soll durch das Eisenbahn-Bundesamt (EBA) bzw. die nach Landesrecht zuständigen Eisenbahnbehörden überwacht werden. Bei Verstößen sollen die Überwachungsbehörden unter anderem strecken- oder tageszeitbezogene Höchstgeschwindigkeiten oder nächtliche Fahrverbote auferlegen und diese erforderlichenfalls im Wege der Verwaltungsvollstreckung, u.a. mit Zwangsgeld in Höhe von bis zu 500.000 Euro, durchsetzen können. Außerdem sollen u.a. das Verbot des Fahrens lauter Güterwagen bzw. der Zuweisung von Schienenkapazität sowie die Auskunfts- und Datenbereithaltungspflichten mit Bußgeldtatbeständen bewehrt werden.

III. Stellungnahmen der mitberatenden Ausschüsse

Der **Ausschuss für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit** hat den Gesetzentwurf auf Drucksache 18/11287 sowie die Änderungsanträge der Fraktionen CDU/CSU und SPD [Ausschussdrucksache 18(15)498] und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN [Ausschussdrucksache 18(15)501] in seiner 115. Sitzung am 29. März 2017 beraten. Den Änderungsantrag der Fraktionen CDU/CSU und SPD [Ausschussdrucksache 18(15)498] hat der Ausschuss einstimmig angenommen; den Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN [Ausschussdrucksache 18(15)501] hat er mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt. Der Ausschuss empfiehlt einstimmig, den Gesetzentwurf der Bundesregierung auf Drucksache 18/11287 anzunehmen.

Der **Parlamentarische Beirat für nachhaltige Entwicklung** hat zu dem Gesetzentwurf folgende gutachtliche Stellungnahme vom 30. Januar 2017 übermittelt [Ausschussdrucksache 18(23)94-7]:

„Im Rahmen seines Auftrags zur Überprüfung von Gesetzentwürfen und Verordnungen der Bundesregierung auf Vereinbarkeit mit der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie hat sich der Parlamentarische Beirat für nachhaltige

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Entwicklung gemäß Einsetzungsantrag (BT-Drs. 18/559) am 30. Januar 2017 mit dem Entwurf eines Gesetzes zum Verbot des Betriebs lauter Güterwagen (Schienenlärmschutzgesetz - SchlärmschG) (BR-Drs. 803/16) befasst.

Folgende Aussagen zur Nachhaltigkeit wurden in der Begründung des Gesetzentwurfes getroffen:

‚Eine nachhaltige Entwicklung ist Leitbild der Politik der Bundesregierung. Der Gesetzentwurf steht im Einklang mit dem Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung im Sinne der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie. Das Gesetz wird zur Senkung der vom Schienengüterverkehr ausgehenden Schallemission beitragen. Dies betrifft sowohl den als Mittelungspegel gebildeten Beurteilungspegel wie auch den maximalen Vorbeifahrtpegel je Zugfahrt. Die erwartete Lärmminderung wird die Akzeptanz insbesondere des Schienengüterverkehrs verbessern helfen und somit die Möglichkeit schaffen, das wachsende Güterverkehrsaufkommen auf die Schiene zu verlagern.‘

Formale Bewertung durch den Parlamentarischen Beirat für nachhaltige Entwicklung:

Eine Nachhaltigkeitsrelevanz des Gesetzentwurfes ist gegeben.

Die Darstellung der Nachhaltigkeitsprüfung ist plausibel.

Eine Prüfbitte ist daher nicht erforderlich.“

IV. Beratungsverlauf und Beratungsergebnisse im federführenden Ausschuss

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** hat in seiner 103. Sitzung am 22. März 2017 eine öffentliche Anhörung in Bezug auf den Gesetzentwurf durchgeführt. Hierbei haben die folgenden Sachverständigen Stellung genommen: Dr. Martin Henke (Verband Deutscher Verkehrsunternehmer e.V.), Prof. Dr.-Ing. Markus Hecht (Technische Universität Berlin), Jürgen Tuscher (Verband der Güterwagenhalter in Deutschland e.V.), Peter Westenberger (Netzwerk Europäischer Eisenbahnen e.V.) und Dirk Flege (Allianz pro Schiene). Hierbei wurde zunächst der Einfluss einzelner in den Zug eingestellter lauter Güterwagen auf den durch den Zug insgesamt verursachten und durch die Betroffenen wahrgenommenen Lärm erörtert. Einen weiteren Aspekt stellten die technischen Möglichkeiten und Kosten der Umrüstung auf leisere Bremsen dar, insbesondere bei kleinrädrigen Autotransportwagen. Kontrovers diskutiert wurden die im Gesetzentwurf vorgesehenen Ausnahmen und Befreiungen vom vorgesehenen Verbot lauter Güterwagen. Mehrere Sachverständige äußerten sich kritisch zur Möglichkeit, ausnahmsweise laute Güterwagen mit niedrigeren Geschwindigkeiten fahren zu lassen, weil dies zu einem übermäßigen Verbrauch an Netzkapazität führen könne. Es wurde teils angeregt, die Anmeldung entsprechender Fahrten im Jahresfahrplan auszuschließen und allenfalls im Gelegenheitsfahrplan zuzulassen. Demgegenüber wurde die Notwendigkeit von Ausnahmen und Befreiungen bezüglich besonderer Streckensituationen (z.B. Steilstrecken) und im Hinblick auf das Recht der Europäischen Union (EU) angeführt. Ebenfalls angesprochen wurde die Möglichkeit, das Verbot durch Erhöhungen der Trassenpreise für laute Güterwagen zu ergänzen. Allerdings wurde auch darauf hingewiesen, dass übermäßige Verteuerungen des Güterverkehrs eine Verlagerung von Verkehr auf Lastkraftwagen bewirken könnten. Bezüglich der Bußgeldtatbestände wurde thematisiert, ob Lokomotivführer für Verstöße mit Bußgeldern haften sollten. Wegen des Inhalts der öffentlichen Anhörung im Einzelnen wird auf das Wortprotokoll zur 103. Sitzung verwiesen.

Ferner haben die Gewerkschaft Deutscher Lokomotivführer (GDL) und die Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) aus eigener Initiative Stellungnahmen beim Sekretariat des federführenden Ausschusses eingereicht, die an dessen Mitglieder verteilt wurden. Die GDL warnt darin vor Auswirkungen auf die Attraktivität des Schienengüterverkehrs und appellieren an die Mitglieder des Ausschusses, die Streichung oder Herabsetzung des vorgesehenen Bußgeldes für Lokomotivführer zu empfehlen. Die EVG setzt sich ebenfalls dafür ein, Lokomotivführer von den Ordnungswidrigkeitstatbeständen auszunehmen.

Sodann hat der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** den Gesetzentwurf in seiner 106. Sitzung am 29. März 2017 abschließend beraten. Die Fraktionen der CDU/CSU und SPD haben dazu einen Änderungsantrag, Ausschussdrucksache 18(15)498, eingebracht, dessen Inhalt sich aus der Beschlussempfehlung und Abschnitt B des vorliegenden Berichtes ergeben. Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat einen Änderungsantrag, Ausschussdrucksache 18(15)501, mit folgendem Inhalt eingebracht:

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

„Änderungsantrag

zu dem Gesetzentwurf der Bundesregierung

Entwurf eines Gesetzes zum Verbot lauter Güterwagen (Schienenlärmschutzgesetz – SchlärmschG)

Drucksache 18/11287

Der Deutsche Bundestag möge beschließen:

1. §5 wird wie folgt geändert:

a. Nach Absatz 1 Satz 1 Nummer 1 wird folgende Nummer 2 eingefügt, die bisherige Nummer 2 wird ansonsten unverändert als Nummer 3 geführt:

„2. wenn im Haupteinsatzgebiet der Wagen Steilstreckenabschnitte liegen und es für diese Wagen noch keine zugelassene Technologie gibt, um auf diesen Abschnitten verkehren zu dürfen, bei deren Verwendung die Güterwagen keine lauten Güterwagen mehr wären; die Befreiung gilt ausschließlich für Fahrten die einen solchen Steilstreckenabschnitt enthalten,“

b. In Absatz 2 Satz 1 wird der Verweis auf Absatz 1 Nummer 1 um die Angabe „oder 2“ ergänzt.

2. § 7 wird wie folgt geändert:

a. In §7 wird vor Absatz 2 ein neuer Absatz eingefügt, die bisherigen Absatznummerierungen und darauf abzielenden Querverweise werden entsprechend angepasst:

b. „(2) Die Betreiber der Schienenwege dürfen bei Güterzügen mit lauten Güterwagen nur solche Schienenwegkapazität im Netzfahrplan zuweisen und solche Nutzungen der Schienenwegkapazität zulassen, bei denen eine Befreiung gemäß § 5 Absatz 1 vorliegt. Die Betreiber der Schienenwege müssen regelmäßig und in Stichproben bei der Nutzung der Schienenkapazität prüfen, dass die Voraussetzungen nach Satz 1 erfüllt sind“

c. Der bisherigen §7 Absatz 2 (neu: §7 Absatz 3) wird in Satz 1 nach „Die Betreiber der Schienenwege dürfen bei Güterzügen mit lauten Güterwagen nur solche Schienenwegkapazität“ folgende Ergänzung aufgenommen: „nach §56 des Eisenbahnregulierungsgesetzes (Anträge außerhalb des Netzfahrplans)“

3. In § 10 wird folgender Absatz 4 angefügt:

„(4) Die zuständigen Behörden veröffentlichen die Ergebnisse ihrer Überprüfungen jährlich."

4. In §13 Absatz 1 wird in Nummer 3 der Verweis auf § 7 wie folgt ergänzt: „oder entgegen § 7 Absatz 3 Satz 1“

5. Vor §15 wird ein neuer Paragraph mit nachfolgendem Wortlaut eingefügt; der bisherige § 15 (In-krafttreten) wird ansonsten unverändert als § 16 geführt.

„§ 15 Berichtspflicht, Evaluierung

(1) Dieses Gesetz wird spätestens 5 Jahre nach dem Inkrafttreten evaluiert. Dabei wird die Bundesregierung in fachlich geeigneter Weise prüfen, ob und inwieweit die beabsichtigte Reduktion von Schallemissionen erreicht worden ist. Die Bundesregierung wird ferner unter-suchen, wie sich der Erfüllungsaufwand für die Halter von Güterwagen entwickelt hat und ob die Entwicklung in einem angemessenen Verhältnis zu den festgestellten Regelungswirkungen steht. Die Evaluierung wird die Frage nach unbeabsichtigten Nebenwirkungen so-wie nach der Akzeptanz und Praktikabilität der Regelungen einschließen.

(2) Die Auswirkungen dieses Gesetzes werden im Rahmen des in der 16. BImSchV festgeschriebenen und alle zehn Jahre vorzulegenden Berichts der Bundesregierung über den Verkehrslärmschutz beschrieben werden.

(3) Die Bundesregierung legt bis zum 30. November 2019 dem Deutschen Bundestag einen Zwischenbericht analog der Anforderungen in Absatz 1 vor. Dieser beinhaltet darüber hin-aus auch den aktuellen Stand über die im deutschen Schienennetz gefahrenen Kilometer mit lauten und leisen Güterwagen, sowie einen Überblick über die im europäischen Kontext getroffenen oder in der Diskussion befindliche Regelungen zu einer Reduktion bzw. einem Fahrverbot für laute Güterwagen.“

Begründung

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

Zu Ziffer 1.

Der Änderungsvorschlag trägt den Hinweisen der Sachverständigen Rechnung, dass eine Befreiung vom Verbot auch erteilt werden soll, wenn es aufgrund der Streckeneigenschaften keine zugelassene Bremstechnologie gibt. Dies gilt für die Steilstrecken, auf denen die Bremswirkung der mit Verbundstoff-Sohlen gebremsten Wagen nicht die notwenige Bremswirkung für einen sicheren Betrieb erreichen würde.

Die Befreiung gilt nur für die Fahrten, die einen solchen Steilstreckenabschnitt enthalten. Für alles anderen Fahrten eines solchen Wagens unterliegt er den Regelungen der §3 (Verbot lauter Güterwagen) und den Ausnahmeregelungen des §4.

Durch die Einfügung einer neuen Nummer 2 in den Absatz 1 erübrigt sich die vom Bundesrat vorgeschlagene Korrektur eines redaktionellen Fehlers.

Zu Ziffer 2.

Die jetzige Formulierung im Gesetzentwurf würde zu einer erheblichen Reduzierung der Kapazitäten im Schienennetz führen würde, wenn die Eisenbahnverkehrsunternehmen im Zweifel eine laute und damit langsame Trasse für den Netzfahrplan anmelden. Somit wird der Jahresfahrplan mit unnötig vielen langsamen Trassen geplant, die so aller Voraussicht nach nicht benötigt werden, sodass dann auch leise Züge diese langsame Trasse nutzen müssen. Darüber hinaus wird die Kapazität des Schienennetzes erheblich reduziert, wenn netzweit für das ganze Jahr langsame Trassen eingeplant werden müssen. Dies würde auch auf den weiteren Zugverkehr (Personen- und Güterzüge) erhebliche Auswirkungen haben.

Es soll klargestellt werden, dass es auch für laute Güterzüge noch möglich ist, eine Trasse zu erhalten – allerdings nicht zum Netzplan, sondern im Rahmen des Gelegenheitsverkehrs. Damit wird nach Einschätzungen der Sachverständigen dem EU-Recht zum angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Netzzugang genüge getan.

Zu Ziffer 3.

Die Ergebnisse über die Prüfung der Einhaltung des Verbotes zum Betrieb lauter Güterwagen sollen im Sinne einer transparenten und nachvollziehbaren Arbeit veröffentlicht werden und somit allen Interessierten zugänglich zur Verfügung stehen.

Zu Ziffer 4.

Die Anpassung in §13 ist notwendig, damit der neu eingefügte §7(2) ebenfalls erfasst ist (Folgeänderung zu Ziffer 2.).

Zu Ziffer 5.

Die Evaluationspflicht der Absätze 1 und 2 ist bereits in der Begründung des Gesetzentwurfes enthalten. Aus Gründen der Verbindlichkeit, soll diese nun direkt ins Gesetz mit aufgenommen werden. Absatz 3 fordert einen Zwischenbericht ein, um den Stand der im Netz verkehrenden Güterwagen sowie die Aktivitäten in der EU bzw. den Nachbarländern zu einem Verbot oder einer Einschränkung vom Betrieb lauter Güterwagen im Jahr vor Wirksamkeit des Verbotes zu evaluieren. Zur Auswertung sollte auf das dann hoffentlich in Betrieb befindliche Lärmmonitoringsystem zurückgegriffen werden."

Die **Fraktion der CDU/CSU** führte aus, sie unterstütze den Gesetzentwurf, mit dem das im Koalitionsvertrag mit der Fraktion der SPD festgeschriebene Ziel erreicht werden solle, den Schienenlärm bis zum Jahr 2020 zu halbieren. Der Gesetzentwurf werde die Akzeptanz für den Schienengüterverkehr in der Bevölkerung stärken. Die Ausnahmen und Befreiungen stellten die Vereinbarkeit mit dem Unionsrecht sicher, wobei durch den Änderungsantrag der Koalitionsfraktionen präzisiert worden sei, dass langsamere Geschwindigkeitsprofile nur im Gelegenheitsverkehr angemeldet werden könnten. Wichtig sei, dass deutschen und ausländischen Wagenhaltern nun die notwendige Rechtssicherheit für ihre Investitionen in leisere Züge gegeben werde.

Die **Fraktion der SPD** begrüßte, dass Deutschland innerhalb der EU beim Lärmschutz vorangehe und zugleich die Akzeptanz des Schienengüterverkehrs gestärkt werde; insofern sei der Gesetzentwurf überfällig. Sie betonte, dass weitere Maßnahmen, beispielsweise im Zusammenhang einer differenzierten Trassenpreisgestaltung, folgen

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

müssten. Bezüglich der in der Anhörung diskutierten Frage der Umrüstbarkeit von Güterwagen mit kleinen Rädern gelte es, zeitnah die verfügbaren technischen Möglichkeiten zu prüfen und den Gesetzestext in Zukunft erforderlichenfalls anzupassen.

Die **Fraktion DIE LINKE.** bekundete ihre Zustimmung mit dem Verbot lauter Güterwagen. Sie begrüßte ferner die durch die Änderungsanträge vorgeschlagene Einschränkung langsamer Geschwindigkeitsprofile auf den Gelegenheitsverkehr. Sie bemängelte, dass auch nach den Änderungsanträgen der Koalitionsfraktionen Lokomotivführer unter die Ordnungswidrigkeitsvorschriften fielen; ihres Erachtens sollten allein die Eisenbahnunternehmen haften. Zudem appellierte sie an die Regierung, sich für ein EU-weites Verbot einzusetzen. Außerdem mahnte sie weitere Anstrengungen, etwa beim Lärmschutz an den Schienenwegen, an.

Die **Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN** wies darauf hin, dass das Verbot lauter Güterwagen nicht nur im Hinblick auf die Akzeptanz für den Schienengüterverkehr, sondern auch den Gesundheitsschutz entscheidend sei. Sie begrüßte, dass bereits ein lauter Güterwagen den ganzen Zug als laut gelten lasse. Kritisch sehe sie weiterhin die ihres Erachtens zu weit reichenden Ausnahmen und Befreiungen. Wichtig sei insbesondere, dass Wagen mit kleinen Rädern nach den Ergebnissen der Anhörung technisch umrüstbar seien. Sie plädierte außerdem für Trassenpreisdifferenzierungen sowie eine verbindliche Festschreibung von Evaluationen im Gesetz.

Der **Ausschuss für Verkehr und digitale Infrastruktur** hat den Änderungsantrag der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN auf Ausschussdrucksache 18(15)501 mit den Stimmen der Fraktionen der CDU/CSU und SPD gegen die Stimmen der Fraktionen DIE LINKE. und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN abgelehnt. Den Änderungsantrag der Fraktionen der CDU/CSU und SPD auf Ausschussdrucksache 18(15)498 hat er sodann einstimmig angenommen.

Der Ausschuss empfiehlt einstimmig die Annahme des Gesetzentwurfs auf Drucksache 18/11287.

B. Besonderer Teil

Begründung zu den Änderungen:

Die Änderungen entsprechen der Stellungnahme des Bundesrates vom 10. Februar 2017 (BR-Drs. 803/1/16 (Beschluss)), ausgenommen die Stellungnahmen zu § 9 Satz 1und § 10 Absatz 3, sowie der Gegenäußerung der Bundesregierung, die in der Sitzung des Bundeskabinetts am 22. Februar 2017 beschlossen wurde. Weitere Änderungen werden auf Initiative des Deutschen Bundestages eingefügt. Zusätzlich wird ein Verweisungsfehler im Allgemeinen Eisenbahngesetz korrigiert.

Zu Nummer 1

Da das Allgemeine Eisenbahngesetz zusätzlich geändert wird, wird das Gesetz zum Mantelgesetz und bedarf daher einer neuen Überschrift.

Zu Nummer 2

Ein Mantelgesetz ist in Artikel gegliedert.

Zu Nummer 3

Der Änderungsvorschlag des Bundesrates hat das Ziel, die Anschlussbahnen aus dem Geltungsbereich des Gesetzes herauszunehmen. Geräuschimmission von Anschlussbahnen sind, soweit die Geräusche auf dem Betriebsgrundstück einer Anlage oder bei der Ein- und Ausfahrt entstehen, bereits in Ziff. 7.4 der Technischen Anleitung zum Schutz gegen Lärm (TA Lärm) geregelt. Zudem sollen Geräusche des An- und Abfahrverkehrs auf öffentlichen Verkehrsflächen in einem Abstand von bis zu 500 Metern von dem Betriebsgrundstück unter bestimmten, in Ziff. 7.4 der TA Lärm festgelegten Voraussetzungen durch Maßnahmen organisatorischer Art soweit wie möglich vermindert werden. Insoweit kann auf eine Regelung im Schienenlärmschutzgesetz verzichtet werden. Die vom Bundesrat vorgeschlagene Ergänzung „von Betreibern der Schienenwege“ ist zum Verständnis des Anwendungsbereiches nicht erforderlich.

Zu Nummer 4

Der Änderungsvorschlag fügt einen neuen Befreiungstatbestand ein, der die Besonderheiten des Einsatzes von Güterwagen auf Steilstrecken berücksichtigt. Laute Güterwagen, deren Start oder Ziel an einer Betriebsstelle liegt,

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.

die über eine Steilstrecke an das Schienennetz angeschlossen ist, können auf Antrag von den Verboten und Beschränken für laute Güterwagen befreit werden. Die Befreiung gilt nur für diese Fahrten. Wird der befreite Güterwagens für Verkehre eingesetzt, die keine Steilstrecke befahren, darf er nur wie ein lauter Güterwagen ohne Befreiung mit den Beschränkungen nach § 3 oder bei Vorliegen der Ausnahmetatbestände nach § 4 betrieben werden.

Durch die Einfügung einer neuen Nummer 2 in den Absatz 1 erübrigt sich die vom Bundesrat vorgeschlagene Korrektur eines redaktionellen Fehlers.

Zu Nummer 5

Der Änderungsvorschlag hat das Ziel, negative Folgen für die Netzkapazitäten durch deutlich langsamer zu betreibende Güterzüge, in die laute Güterwagen eingestellt sind, zu minimieren. Da laute Güterwagen eher in gemischten als in langfristig geplanten Zügen zu erwarten sind, sollte die Trassenzuweisung für Züge, in die laute Wagen eingestellt sind, ausschließlich im Gelegenheitsverkehr erfolgen.

Zu Nummer 6

Der Änderungsvorschlag des Bundesrates will gegenüber den Bürgerinnen und Bürgern durch Erhebung und Auswertung statistischer Angaben die Überwachungstätigkeit der zuständigen Behörden sowie die Ergebnisse der Überwachungstätigkeit transparent machen. Die regelmäßige Veröffentlichung der Daten zu Umfang und Ergebnis der Überwachung durch die zuständigen Behörden erscheint geeignet, die Akzeptanz des Schienengüterverkehrs in der Bevölkerung zu verbessern. Die Veröffentlichung der Daten macht zudem transparent, ob und wie das Gesetz von den Akteuren des Schienengüterverkehr eingehalten wird, ob das Trassenpreisregime im Sinne des Gesetzes geeignet ist und das mit dem Gesetz intendierte Ziel erreicht worden ist.

Zu Nummer 7

Zu Absatz 1: Folgeänderung zu Nummer 5.

Zu Absatz 2: Mit dieser Korrektur wird die Obergrenze eines Bußgeldes für ordnungswidriges Handeln, das typischerweise nur von Triebfahrzeugführer begangen werden kann, auf den niedrigsten gesetzlich zulässigen Betrag gesenkt. Die zuständigen Behörden können bei Verstößen Bußgelder in Höhen zwischen fünf bis eintausend Euro verhängen.

Zu Nummer 9

Zu Artikel 2

Durch das Gesetz zur Stärkung des Wettbewerbs im Eisenbahnbereich (BGBl. I 2016, 2082) wurde § 26 Absatz 1Satz 1 AEG teilweise um nummeriert. Die bisherige Nummer 9 wurde dabei zu Nummer 8. Es wurde allerdings versäumt die Bezugnahmen auf die alte Nummer 9 jetzt Nummer 8 im übrigen § 26 anzupassen, sodass in Absatz 1a und Absatz 3 Satz 6 weiterhin auf Nummer 9 Bezug genommen wird. Dies wird nun korrigiert.

Zu Artikel 3

Die Vorschrift regelt das Inkrafttreten.

Berlin, den 29. März 2017

Sabine Leidig
Berichterstatterin

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Fassung ersetzt.